

Conscientes de que tais acções, ainda que esporádicas no nosso país, necessitam não de um comportamento mera ou predominantemente punitivo, mas sobretudo de uma actuação que vise incentivar a educação cívica e contribuir para um clima de aceitação, solidariedade, tolerância e respeito pelo direito à diferença que deve envolver toda a acção educativa;

Assim, ao abrigo da alínea g) do artigo 202.º da Constituição:

Determina-se:

1 — É criado, na dependência directa do Ministro da Educação, o Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural.

2 — Ao Secretariado Coordenador dos Programas de Educação Multicultural, adiante designado por Secretariado, compete coordenar, incentivar e promover, no âmbito do sistema educativo, os programas e as acções que visem a educação para os valores da convivência, da tolerância, do diálogo e da solidariedade entre diferentes povos, etnias e culturas.

3 — O Secretariado tem a seguinte composição:

- a) Um presidente;
- b) Um secretário executivo;
- c) Um representante da Direcção-Geral dos Ensinos Básico e Secundário;
- d) Um representante da Inspeção-Geral de Ensino;
- e) Um representante do Gabinete de Educação Tecnológica, Artística e Profissional;
- f) Um representante de cada uma das direcções regionais de educação;
- g) Um representante da Comissão para a Promoção dos Direitos Humanos e Igualdade na Educação (CPDHIE);
- h) Até cinco personalidades de reconhecido mérito ou experiência na matéria.

4 — Os membros do Secretariado são nomeados pelo Ministro da Educação, sob proposta, nos casos das alíneas c), d), e), f) e g) do número anterior, dos organismos a que pertencem.

5 — No âmbito da competência genericamente acima definida, o Secretariado deverá planificar, lançar e acompanhar programas que, entre outras acções a propor à aprovação do Ministro da Educação, contemplem:

- a) A estreita articulação e comunicação entre os múltiplos projectos em curso no Ministério da Educação com incidência na temática multicultural, nomeadamente os projectos com crianças de etnias timorenses, cabo-verdianas e ciganas e com crianças filhas de portugueses residentes noutros países, em curso na Direcção-Geral dos Ensinos Básico e Secundário;
- b) O lançamento de uma campanha nas escolas respeitante à Convenção sobre os Direitos da Criança;
- c) A cooperação com as instituições de ensino superior tendo em vista a elaboração de conteúdos sobre educação em contexto multicultural no âmbito da formação inicial e contínua de professores;
- d) A articulação com o Instituto de Inovação Educacional visando a elaboração, no âmbito da área da formação pessoal e social, de conteúdos de educação multicultural e convivência étnica;

- e) A realização, com os responsáveis pelas confissões religiosas que desenvolvem aulas de Educação Moral e Religiosa nas escolas, de estudos com vista à inclusão de elementos de convivência cultural e étnica nos respectivos programas;
- f) A necessidade de ênfase, no âmbito do Programa Interministerial para a Promoção do Sucesso Educativo — PIPSE e do programa «Educação para Todos», na resposta às questões específicas patentes nas comunidades escolares mais acentuadamente heterogéneas;
- g) A promoção de uma campanha de diálogo intercultural e de valorização da diversidade étnica nas escolas, em colaboração com as associações de pais e de estudantes e as autarquias locais;
- h) O fomento de acções comunitárias de «alfabetização cívica» em ambiente de convivência multicultural, sobretudo na periferia urbana, com o apoio da Direcção-Geral de Extensão Educativa;
- i) O lançamento de concursos nas escolas subordinadas a temas relativos aos direitos humanos e aos valores da solidariedade e do respeito pela diferença;
- j) O aprofundamento dos inquéritos promovidos e a promover pela CPDHIE sobre diversidade étnica, linguística e cultural no sistema educativo português;
- k) A realização de um inquérito nacional aos valores da juventude escolar portuguesa em matéria de tolerância e convivência multirracia e pluricultural;
- l) A realização, através de serviços especializados, de estudos visando a identificação e caracterização de zonas e escolas de risco, em matéria de conflitualidade ou violência racial, e a consequente tomada de medidas preventivas adequadas.

6 — O presidente submeterá à aprovação do Ministro da Educação o regulamento interno de funcionamento do Secretariado.

7 — O Secretariado poderá constituir grupos de trabalho para projectos ou acções específicas, propondo para tal a agregação de outros elementos, serviços ou personalidades julgados necessários.

8 — O apoio logístico, administrativo e financeiro ao Secretariado será assegurado pela Secretaria-Geral do Ministério da Educação.

Ministério da Educação, 18 de Fevereiro de 1991. — O Ministro da Educação, *Roberto Artur da Luz Carneiro*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 204/89

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários, através das suas organizações representativas nos portos de Setúbal e Sesimbra:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, que seja aprovado o Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

O Regulamento de Exploração estabelece as normas de funcionamento e exploração económica dos portos de Setúbal e Sesimbra, aplicando-se em toda a área de jurisdição da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, doravante também designada por APSS, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Requisição de serviços de exploração

1 — No sentido de disciplinar e tornar mais eficientes os serviços de exploração portuária e a aplicação das respectivas taxas, quer em relação aos períodos normais de trabalho, quer em relação aos extraordinários, devem os serviços ser previamente requisitados pelos interessados, em impressos próprios da Administração e obedecendo a normas por esta previamente estabelecidas.

2 — As requisições devem ser correctamente preenchidas e dar entrada na Administração dentro dos prazos estabelecidos, sem o que serão os requisitantes responsáveis pela imperfeita ou impossível satisfação dos serviços requisitados.

3 — Os requisitantes respondem pelo pagamento dos serviços pedidos, salvo se os mesmos não forem efectuados por motivos imputáveis à Administração.

4 — Os utentes indicarão à Administração os seus representantes ou agentes autorizados a firmar requisições e expedirão credencial avulsa para os que não disponham de autorização genérica depositada nos serviços.

Artigo 3.º

Responsabilidade

A Administração não assume qualquer responsabilidade por perdas, danos, acidentes ou avarias causadas por inobservância das disposições deste Regulamento ou por falta de precaução de todos aqueles que, em serviço ou não, frequentem os recintos portuários.

Artigo 4.º

Reparação de estragos

1 — A reparação de avarias ou estragos que culposamente tenham sido causados em instalações, equipamentos ou quaisquer outros bens dos portos, bem como a limpeza das áreas portuárias utilizadas serão efectuadas pelos responsáveis, dentro do prazo que lhes for fixado pela Administração.

2 — No caso de os responsáveis não cumprirem o estipulado no número anterior, a Administração efectuará os respectivos trabalhos, debitando-lhes os encargos inerentes.

3 — O material perdido ou inutilizado será pago à Administração, ao preço do mercado, acrescido das despesas de administração.

Artigo 5.º

Garantias de encargos

1 — Em caso de não pagamento de tarifas ou outros encargos dentro do prazo estabelecido, poderá a Administração, sem prejuízo da cobrança coerciva, interditar quaisquer operações que o utente devedor efectue e proibir as que pretenda efectuar, enquanto não se mostre feito o pagamento.

2 — Pode ser solicitado às autarquias competentes que não autorizem a saída de qualquer embarcação responsável por encargos à Administração, enquanto aqueles não foram liquidados ou garantidos por caução ou fiança idónea.

3 — Poderá também a Administração exigir o pagamento imediato de tarifas ou outros encargos, não permitindo, se necessário, a retirada de mercadorias.

4 — É lícito exigir a prestação de depósito-caução ou o pagamento antecipado dos serviços a prestar, sempre que haja fundado receio de não liquidação atempada.

Artigo 6.º

Reclamação de facturas

1 — A reclamação de facturas só é admitida desde que apresentada dentro do prazo fixado para o seu pagamento.

2 — Pela reclamação julgada improcedente, ou procedente por facto imputável ao reclamante, são devidos juros de mora à taxa legal a contar da data limite para pagamento da factura.

Artigo 7.º

Cobrança coerciva

A cobrança coerciva de importâncias em dívida à Administração será debitada à taxa de 1000\$, que acrescerá à importância da factura, para efeitos de execução fiscal.

Artigo 8.º

Horário de funcionamento do porto

1 — A administração fixará as horas normais e extraordinárias de trabalho nos portos, de acordo com a lei e as necessidades do serviço.

2 — O agravamento das taxas de serviços prestados e do pessoal utilizado em trabalho extraordinário será estabelecido pelo conselho de administração.

Artigo 9.º

Imposição de trabalho extraordinário

Verificando-se situações de congestionamento dos portos, a Administração poderá determinar a execução de trabalhos fora do horário normal de funcionamento, sem direito a qualquer indemnização e com o pagamento das respectivas taxas.

Artigo 10.º

Regulamentos específicos

Sempre que tal se justifique, a Administração publicará regulamentos específicos para sectores de actividade não contemplados neste Regulamento.

Artigo 11.º

Não execução de serviços

1 — A Administração poderá não efectuar serviços requisitados por insuficiência de meios ou por terem sido considerados injustificados.

2 — Em qualquer das situações referidas no número anterior o requisitante não terá direito a qualquer indemnização.

CAPÍTULO II

Embarcações

SECÇÃO I

Artigo 12.º

Embarcações

1 — Consideram-se embarcações todos os navios ou construções flutuantes utilizados na navegação, no comércio marítimo, na reparação de navios, na construção de obras marítimas e fluviais, na pesca e recreio e ainda os barcos de guerra.

2 — A classificação das embarcações não referidas no número anterior, quanto ao serviço a que se destinam e às zonas em que exercem a sua actividade, é a constante do Regulamento Geral das Capitánias.

Artigo 13.º

Parâmetros caracterizadores

1 — Para efeitos do presente Regulamento considera-se:

- a) Tonelagem de arqueação bruta (TAB) — a soma dos volumes de todos os espaços fechados e cobertos que estejam abaixo ou acima do convés, convertidos em toneladas Moorson (1 t Moorson corresponde ao volume de 2,832 m³);
- b) Tonelagem de arqueação líquida (TAL) — a dedução à tonelagem de arqueação bruta dos volumes dos espaços não utilizáveis comercialmente, nomeadamente os destinados à tripulação, casa de navegação, TSF, máquinas, caldeiras, água, combustíveis, duplos fundos;
- c) Deslocamento — o peso total da embarcação expressa em toneladas métricas e equivalente ao peso do volume de água que a carena desloca, considerando-se, no caso dos navios de guerra de superfície, o seu deslocamento máximo e, nos submersíveis, o seu deslocamento de imersão;
- d) Porte bruto (*gross deadweight*) — o peso máximo de carga, passageiros e sua bagagem, combustíveis, água, mantimentos e sobresselentes, expresso em toneladas métricas e que corresponde à diferença entre o peso da embarcação carregada e o peso da embarcação leve;
- e) Porte líquido (*net deadweight*) — o peso máximo de carga e passageiros que, expresso em toneladas métricas, a embarcação pode transportar.

2 — A tonelagem dos navios de guerra e dos submersíveis é, respectivamente, a do deslocamento normal e a de imersão, mencionadas na documentação de bordo ou nos planos respectivos, salvo se for exibido certificado de arqueação, caso em que prevalecerão as indicações constantes deste documento.

3 — A tonelagem das embarcações constituídas ou transformadas em estaleiros locais e ainda não registadas será a constante do respectivo projecto.

Artigo 14.º

Agente de navegação

A actividade de agente de navegação nos portos sob jurisdição da APSS apenas pode ser exercida por quem seja licenciado pela Administração, de acordo com a legislação em vigor.

SECÇÃO II

Entrada no porto

Artigo 15.º

Avisos de chegada e saída

1 — Todos os navios comerciais deverão, com antecedência e dentro dos prazos estabelecidos pela Administração, dar conhecimento aos Serviços de Produção, por meio de documento próprio, dos seguintes elementos, a fim de poder ser-lhes dada a devida assistência e rápido desembarço:

- a) Dias previsíveis da chegada e da saída do navio;
- b) Dimensões, calado e tonelagem bruta do navio;

- c) Natureza e tonelagem da mercadoria a descarregar e ou a carregar;
- d) Passageiros a embarcar ou a desembarcar;
- e) Identidade das empresas operadoras;
- f) Cais preferenciais;
- g) Outras informações necessárias para se ter conhecimento das operações que a embarcação pretende realizar e dos meios mais adequados a utilizar.

2 — Sempre que haja alteração de quaisquer elementos fornecidos, deve ser dado imediato conhecimento aos Serviços de Produção.

3 — Os prejuízos de qualquer natureza que advenham de erradas informações serão da inteira responsabilidade da entidade que as prestou.

4 — Não necessitam de cumprir as formalidades referidas no n.º 1 deste artigo as embarcações de pesca que não venham atracar a cais comerciais.

Artigo 16.º

Prioridade de acostagem

1 — Os navios acostarão, salvo o disposto no número seguinte, pela ordem da sua chegada em frente da barra ou ao ancoradouro exterior, conforme as características do porto.

2 — Terão prioridade de acostagem em relação aos outros navios, pela ordem a seguir indicada:

- a) Os navios que, por motivo de reconhecido interesse público, a Administração entenda deverem acostar com precedência sobre todos ou alguns dos outros;
- b) Os navios que, por motivo de segurança própria ou da sua tripulação, ou por terem de desembarcar náufragos, sinistrados ou doentes, as autoridades marítimas entendam dever ser imediatamente acostados;
- c) Os navios de passageiros, com 24 ou mais passageiros em trânsito, ou que tenham para embarcar ou desembarcar, pelo menos, este número;
- d) Os navios que transportem e pretendam desembarcar gado vivo ou alimentos deterioráveis;
- e) Os navios *car-ferry* e *roll-on/roll-off* de acostagem proa/popa, que acostem aos cais específicos, os navios porta-contentores e *roll-on/roll-off* de atracação lateral que movimentem mercadorias transportadas unicamente por sistema especializado, e desde que cheguem em frente da barra com pelo menos quatro horas de antecedência relativamente ao turno em que pretendam operar.

3 — As situações não contempladas nas alíneas anteriores serão definidas pela Administração.

Artigo 17.º

Perda da posição para acostagem

1 — Os navios que entrem nos portos e que, tendo lugar no cais, não pretendam começar a trabalhar imediatamente, perdem a sua posição para acostagem a favor de outros que o pretendam fazer.

2 — Sempre que se verifique a existência de navios à espera de vez para acostar e a Administração imponha o trabalho em qualquer dos turnos ou fora do horário normal, e na hipótese de se verificar que alguma das embarcações acostadas não pretende cumprir essa determinação, a mesma terá de desacostar ou mudar de posto de acostagem para dar lugar a outra que se apresente para trabalhar.

3 — O navio desacostado nos termos do número anterior ocupará, posteriormente, o primeiro cais vago, cabendo-lhe custear as despesas derivadas da sua própria deslocação de e para o cais.

Artigo 18.º

Obrigatoriedade de acostagem

1 — É obrigatória a acostagem aos cais de todos os navios que demandem os portos para operações comerciais e que estejam em condições de as poder efectuar.

2 — A dispensa de acostagem só poderá ser permitida pelos Serviços de Produção em casos devidamente justificados.

Artigo 19.º

Competência para autorizar a acostagem, desacostagem e mudança de cais

1 — Nenhuma embarcação poderá acostar ou desacostar sem prévia autorização dos Serviços de Produção.

2 — Os Serviços de Produção poderão ordenar a desacostagem ou a mudança de lugar a qualquer embarcação, sempre que o julgarem conveniente para os interesses do porto.

3 — Quando da inobservância do estabelecido nos n.ºs 1 e 2 resultarem prejuízos para terceiros, serão os mesmos da responsabilidade da embarcação em falta.

Artigo 20.º

Determinação dos locais de acostagem

1 — Os Serviços de Produção fixarão os locais de acostagem dos navios, conforme as respectivas características, comprimento e calado, fundos dos cais, natureza das mercadorias a movimentar, equipamento adequado para o serviço a realizar, áreas de armazenagem disponíveis e outros factores que se entenda conveniente considerar.

2 — Os locais de atracação serão indicados aos pilotos pelos Serviços de Produção, através do agente de navegação.

Artigo 21.º

Quando se considera acostada ou desacostada uma embarcação

1 — Uma embarcação considera-se acostada ao cais ou a outra embarcação a partir do momento em que é passado o primeiro cabo ao cais ou à outra embarcação.

2 — Uma embarcação considera-se desacostada do cais ou de outra embarcação a partir do momento em que é largado o último cabo do cais ou de outra embarcação.

Artigo 22.º

Embarcações prolongadas

Em casos especiais, e desde que as condições de segurança o permitam, poderão os Serviços de Produção, depois de obtida a concordância da Capitania e dos comandantes dos navios envolvidos, autorizar a atracação de uma embarcação por fora de outras já acostadas ao cais.

Artigo 23.º

Precaução na acostagem e desacostagem dos navios

1 — Os navios acostarão no cais de modo a evitar danos ou avarias nas obras, instalações ou equipamento do porto.

2 — Antes de acostar ou de atracarem a outras embarcações, os navios deverão ter os guinchos de vante e ré prontos a servir, meter dentro dos turcos, escadas de portaló, paus de carga e salva-vidas e ter as âncoras dentro, excepto no lado oposto ao cais onde irão atracar, de modo a não atingirem os cais ou guindastes, bem como adoptar as medidas adequadas para que durante a sua permanência e desatracação não provoquem avarias.

3 — Se as condições de tempo ou mar forem susceptíveis de pôr em perigo o próprio navio, as instalações portuárias ou terceiros, o comandante do navio deverá tomar todas as providências que se revelem necessárias, atendendo especialmente às acções do navio sobre os cais, guindastes, cabeços de amarração e defensas e a vigilância da tensão das amarras nos diferentes estados de carga e de maré.

4 — Quando as defensas forem insuficientes para a protecção do navio, obras ou instalações, o navio promoverá a instalação das unidades que julgar necessárias, pois a falta destes elementos não será aceite como justificação para os danos que forem provocados.

Artigo 24.º

Rebocadores para operações de movimentação de embarcações

1 — Na área de jurisdição da APSS é facultativa a utilização de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem dos cais e pontes-cais e nas operações de entrada e saída do canal da barra.

2 — Sempre que se recorra ao uso de rebocadores nas operações de acostagem e desacostagem de embarcações, e nas operações de entrada e saída do canal da barra, será utilizada obrigatoriamente, em cada operação, pelo menos uma unidade a disponibilizar pela APSS, salvo em instalações portuárias de utilização privativa, e ainda no caso de indisponibilidade expressa da APSS.

3 — A definição do número e das características dos rebocadores a utilizar é da competência do capitão ou mestre da embarcação.

4 — A APSS, ao colocar os seus rebocadores ao serviço das embarcações, limita-se a fornecer a correspondente força de tracção, salvo disposição em contrário estabelecida em contrato especial de reboque.

5 — O capitão ou mestre da embarcação, ou o respectivo agente de navegação, terão de requisitar à APSS o rebocador ou rebocadores necessários para a operação a realizar, indicando a respectiva potência, bem como o local e a hora previstos para a operação.

6 — A aceitação de requisições para prestação de serviços de reboque é condicionada pela disponibilidade de meios existentes.

7 — As requisições serão, em regra, satisfeitas pela ordem da sua formulação, podendo a APSS alterar essa ordem por conveniência de serviço.

8 — A APSS aceita a desistência do serviço de rebocadores sem qualquer encargo para o requisitante, desde que seja formulada com a antecedência mínima de quatro horas em relação à ordem marcada para o início da operação.

9 — A APSS aceita, sem prejuízo do disposto no n.º 6, a alteração da hora marcada para o início da operação sem qualquer encargo para o requisitante, desde que o respectivo pedido seja formulado com a antecedência mínima de duas horas.

10 — A embarcação rebocada fornecerá o cabo ou cabos de reboque, devendo o mestre do rebocador, sempre que aquele ou aqueles não lhe mereçam confiança, dar imediato conhecimento desse facto ao capitão ou mestre da embarcação.

11 — A APSS poderá fornecer o cabo ou cabos de reboque que lhe sejam requisitados.

12 — Compete ao capitão ou mestre da embarcação rebocada verificar se os cabos do reboque estão convenientemente passados.

13 — O capitão ou mestre da embarcação rebocada submeter-se-á ao disposto no presente Regulamento e demais normas em vigor, cabendo ao agente de navegação proceder à sua divulgação.

Artigo 25.º

Navios arribados ou avariados

1 — Os navios em perigo por motivo de avaria, incêndio, deslocação de carga ou por outras causas justificadas terão preferência na atracação no cais que lhes for fixado pelos Serviços de Exploração, para a descarga da mercadoria, rectificação da estiva ou reparação das avarias, enquanto persistirem os motivos de perigo, de acordo com o estipulado pela autoridade marítima.

2 — Em nenhum caso se manterá atracado ao cais um navio que corra perigo de afundamento, devendo deslocar-se para um local, a fixar pela autoridade marítima, onde o afundamento não possa produzir prejuízos à produção do porto ou à navegação.

3 — Os navios arribados e que mais tarde pretendam efectuar operações comerciais, depois de cumprirem as formalidades normais previstas neste Regulamento, marcarão posição de atracação para realizar essas operações a partir do momento em que comunicarem a intenção de trabalhar, mas sem prejuízo da planificação efectuada pelos Serviços de Produção relativamente aos navios anunciados para esse dia.

Artigo 26.º

Desacostagem dos navios que não estejam a efectuar operações

1 — Terminadas as operações, os navios deverão ter a sua desacostagem concluída 45 minutos ou 1 hora e 30 minutos após o fim daquelas operações, respectivamente, para os navios especializados e para os convencionais, sob pena de lhes serem imputados os prejuízos causados a terceiros, e sem prejuízo do princípio estabelecido no n.º 3.

2 — Os Serviços de Produção poderão, excepcionalmente, autorizar uma dilatação dos prazos referidos no n.º 1, desde que seja formulado pedido prévio, devidamente justificado, e no caso de não resultarem prejuízos para o porto ou para terceiros.

3 — Os navios que, concluídas as suas operações, necessitem de permanecer atracados para seu abastecimento, reparação ou qualquer outro motivo devidamente justificado deverão solicitar, com antecedência, autorização aos Serviços de Produção.

4 — No caso de a autorização referida no número anterior ser concedida, o navio poderá ser mudado para local mais conveniente aos interesses do porto, suportando o mesmo os encargos com essa mudança.

5 — Qualquer navio que pretenda acostar sem efectuar operações só será autorizado desde que haja cais livre e não resulte prejuízo para outros navios, devendo desacostar logo que deixe de se verificar esta situação.

Artigo 27.º**Programa das operações**

1 — A Administração pode determinar aos operadores portuários a entrega, no prazo que for fixado, de programas das operações a seu cargo.

2 — Dos programas devem constar as características das operações, o local e a embarcação onde são realizadas, as horas de início e termo previstas, o equipamento e o pessoal a utilizar, a quantidade e características das mercadorias a movimentar, sua proveniência e destino e necessidade do seu estacionamento ou armazenagem e ainda o rendimento máximo a atingir na realização da operação portuária.

3 — A Administração, quando o interesse do porto o exija, pode alterar ou ajustar os programas das operações que lhe forem entregues.

4 — A Administração poderá, sempre que o interesse portuário o justifique, estabelecer normas regulamentares específicas sobre operações portuárias.

SECÇÃO III**Amarrações****Artigo 28.º****Amarrações**

As amarrações em terra poderão ser executadas pelo pessoal da Administração, ou por outro pessoal, de acordo com as prescrições e normas a estabelecer pela Administração.

Artigo 29.º**Material de amarração**

1 — Os cabos e outro material necessário para amarrar serão fornecidos pelos próprios navios e deverão ser adequados em número e características, de modo a assegurar uma perfeita amarração e possuir dispositivos que impeçam a entrada e saída de murideos.

2 — Os cabos de amarração só poderão ser passados aos cabeços destinados a esse fim.

3 — Poderão ser utilizados cabos de arame, desde que devidamente protegidos de forma a não deteriorarem a aresta do cais nem os cabeços.

4 — Não é permitido o uso de correntes nas amarrações passadas aos cabeços.

Artigo 30.º**Segurança das amarrações**

1 — Os comandantes não podem recusar-se a reforçar ou substituir as amarrações e a tomar as precauções e medidas que lhes forem determinadas pelos Serviços de Produção, desde que tal não faça perigo a segurança da sua própria embarcação.

2 — Feita a acostagem do navio, fica a cargo do comandante manter a sua segurança, vigiar as amarras e folgar e rondar os cabos, conforme as variações do nível das águas.

SECÇÃO IV**Obrigações dos navios****Artigo 31.º****Navios acostados**

1 — Os navios acostados ao cais, ou fundeados nas zonas dentro dos portos, ficam obrigados a obedecer às normas estabelecidas neste Regulamento e a cumprir as instruções que lhes forem dadas pelos Serviços de Produção, nomeadamente quanto a acostagem, manobras e segurança das instalações e equipamento.

2 — Qualquer navio acostado ao cais é obrigado a recolher os seus paus de bordo quando não estiverem a trabalhar ou quando os Serviços de Cais assim o determinarem.

3 — Os navios acostados são também obrigados a desviar os seus paus de carga, as escadas de portaló ou outros aparelhos ou utensílios, sempre que estejam a impedir a passagem de guindastes, vagões ou locomotivas.

4 — Os navios são obrigados a mudar ou folgar os cabos de amarração para facilitar a acostagem ou desacostagem de outras embarcações.

5 — Os navios acostados deverão ter a bordo o pessoal indispensável para efectuar com segurança qualquer manobra.

6 — O não cumprimento do estabelecido nos números anteriores poderá determinar a desacostagem do navio.

7 — Todo o navio acostado deverá ter lançado para o cais uma escada ou prancha em boas condições de solidez e de segura utilização, bem como, quando estiver acostado a outro navio, fornecer uma escada ou prancha, nas mesmas condições, a fim de assegurar a passagem entre ambos, devendo estar montada uma rede de protecção por baixo da escada e da prancha.

8 — Somente é permitida, para terra, a utilização de escadas ou pranchas que assentem no cais por meio de rodas, roletes ou outros dispositivos aconselháveis.

9 — É obrigatória a existência, junto das escadas e prancha, de uma bóia salva-vidas provida de retenida, preparada para utilização imediata.

10 — Os meios de acesso deverão dispor de iluminação nocturna.

Artigo 32.º**Navios que transportem mercadorias perigosas**

1 — Os navios que transportem mercadorias explosivas, inflamáveis ou perigosas, ou como tal classificadas pela IMO, bem como os que sejam movidos de energia nuclear só poderão acostar depois de autorizados pela Capitania e pela Administração, e de acordo com as instruções que lhes forem dadas.

2 — Os navios só acostarão aos cais que forem previamente designados pelas referidas autoridades, respeitando as prescrições que forem determinadas quanto às medidas cautelares a adoptar, designadamente distância em relação a outros navios, pessoal de vigilância a destacar e equipamento de segurança a mobilizar, sendo da sua inteira responsabilidade todos os encargos derivados.

3 — Os navios deverão tomar todas as medidas de protecção para com o pessoal interveniente nas manobras, operações de descarga ou carga e vigilância, cumprindo com as normas de segurança em vigor previstas para cada caso.

4 — Os navios deverão estar em condições de desacostar a todo o momento, em caso de necessidade.

Artigo 33.º**Incêndio a bordo**

1 — Os comandantes das embarcações acostadas deverão tomar todas as medidas para evitar incêndios a bordo e manter todo o material destinado ao seu combate nas melhores condições e pronto a actuar.

2 — No caso de se declarar incêndio a bordo de qualquer embarcação acostada ao cais, o comandante solicitará o auxílio que for necessário para o extinguir rapidamente e avisará prontamente as autoridades marítima e portuária.

3 — Se se verificar que o incêndio põe em risco a restante navegação ou o porto com as suas instalações e equipamento, a embarcação terá de desacostar e fundear ao largo.

4 — A desacostagem será imediata quando a embarcação em que se declarar o incêndio tiver a bordo mercadorias inflamáveis ou perigosas.

5 — Todas as despesas resultantes do incêndio, incluindo a desacostagem e a nova acostagem do navio, são da responsabilidade da embarcação sinistrada.

Artigo 34.º**Imobilização e experiências de máquinas**

1 — Os navios acostados não poderão imobilizar as suas máquinas para procederem a reparação ou por quaisquer outros motivos, nem experimentá-las, sem prévia autorização dos Serviços de Produção.

2 — Os prejuízos causados à Administração ou a terceiros em consequência da inobservância do estabelecido no número anterior serão da responsabilidade do agente de navegação do navio em falta.

3 — Se for concedida autorização para experiência de máquinas e do facto resultar qualquer prejuízo, a responsabilidade será imputada ao navio.

Artigo 35.º**Objectos e mercadorias caídos ao mar**

1 — Os comandantes ou agentes dos navios são obrigados a avisar os Serviços de Produção da queda ao mar de objectos ou mercadorias não movimentados com a intervenção de operadores portuários ou da Administração, devendo requisitar a sua remoção.

2 — As despesas feitas com os trabalhos de busca ou recuperação constituem encargos dos navios, a menos que sua queda tenha sido da responsabilidade de terceiros.

3 — A queda ao mar de qualquer objecto ou mercadoria movimentada pelo operador portuário deve ser por este comunicada imediatamente aos Serviços de Produção, providenciando de seguida a sua busca e remoção dentro do prazo que lhe for fixado.

4 — Caso o objecto ou mercadoria caído ao mar não seja retirado, a Administração providenciará a sua remoção à custa do operador portuário ou do navio conforme o caso.

Artigo 36.º**Esgotos, despejos, lançamento de objectos ao mar ou depósito de materiais sobre os cais**

1 — Os comandantes dos navios acostados providenciarão para impedir que as águas provenientes dos esgotos da embarcação, águas de baldeação, de refrigeração de máquinas ou quaisquer outras escoem para o cais ou seus terraplenos.

2 — É igualmente proibido lançar de bordo para o mar quaisquer objectos, lixos ou detritos, águas ou outros produtos nocivos ou poluentes.

3 — Não é permitido aos navios depositar sobre os cais, ou nos seus terraplenos adjacentes, detritos, lixos e outros materiais idênticos, fora dos locais destinados para esse efeito.

4 — Os agentes de navegação, sempre que se verificar que é excedida a capacidade normal oferecida pelos cais, deverão providenciar o transporte dos detritos, do lixo e de outro material idêntico para o exterior do porto, requisitando esse serviço à Administração, caso exista disponibilidade de meios para esse efeito.

5 — Não é igualmente permitido colocar nos cais ou terraplenos, botes, cabos, âncoras, amarras ou quaisquer outros objectos pertencentes aos navios acostados, sem autorização dos Serviços de Cais.

6 — A infracção ao disposto nos números anteriores fará incorrer os faltosos em responsabilidade civil.

Artigo 37.º**Responsabilidade por avarias**

1 — Os comandantes das embarcações serão responsáveis por quaisquer danos ou avarias causadas no cais ou a qualquer material da Administração ou à sua guarda, durante a acostagem, desacostagem ou permanência do navio no porto.

2 — A responsabilidade traduzir-se-á por um termo lavrado pelo comandante do navio ou pelo respectivo agente de navegação.

3 — Se um navio sofrer avarias ocasionadas pelo pessoal ou equipamento da Administração, deverá comunicá-las, de imediato, e por escrito, aos Serviços de Cais, antes de decorridas três horas sobre o acidente, a fim de se apurarem responsabilidades.

4 — A falta da comunicação referida nos termos do número anterior retirará qualquer responsabilidade à Administração.

CAPÍTULO III**Mercadorias****SECÇÃO I****Cargas****Artigo 38.º****Classificação das cargas**

1 — Para efeitos do presente Regulamento, as cargas serão classificadas em carga geral e granéis.

2 — A carga considera-se:

- a) Fraccionada — quando se apresenta avulsa, acondicionada ou não em embalagens;

- b) Unitária — quando se apresenta em unidades indivisíveis e a sua movimentação é susceptível de ser efectuada de modo eficiente por meios mecânicos;
- c) Unitizada — quando constitui volume único.

3 — A carga unitizada pode apresentar-se:

- a) Paletizada, quando assenta numa base de tabuleiro ou de barotes que facilitem uma fácil ligação e movimentação mecânica, com dimensões e pesos dentro de determinados limites;
- b) Contentorizada, quando acondicionada em contentores.

4 — Entende-se por contentor o meio utilizado no acondicionamento de mercadorias para efeitos de transporte (*lift van*, cisterna amovível, superestrutura amovível ou outra estrutura análoga) que preencha os seguintes requisitos:

- a) Constitua um compartimento, total ou parcialmente fechado, destinado a conter mercadorias;
- b) Tenha um carácter permanente, sendo, por esse motivo, suficientemente resistente para poder ser usado repetidas vezes;
- c) Esteja especialmente concebido para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou vários meios de transporte, sem carregamentos intermédios;
- d) Tenha sido construído de forma a poder ser manejado com facilidade, particularmente quando do seu transbordo de um meio de transporte para outro;
- e) Seja susceptível de poder ser facilmente enchido e esvaziado;
- f) Tenha as dimensões normalizadas internacionalmente.

5 — Os granéis são mercadorias sem embalagem e, de acordo com o seu estado físico, serão sólidos ou líquidos.

6 — Os granéis sólidos apresentam-se soltos e não são susceptíveis de serem contados à peça.

7 — As cargas a que se referem os números anteriores, quando forem perigosas, tiverem elevado valor comercial ou quando requieram cuidados especiais no seu manuseamento ou movimentação serão classificadas como cargas especiais.

Artigo 39.º**Regime aduaneiro dos cais e das cargas**

1 — Os cais da Administração consideram-se em regime de cais livres, encontrando-se as mercadorias sob acção aduaneira, mas não constituem depósitos de regime aduaneiro.

2 — As mercadorias movimentadas nos cais podem ser consideradas, consoante os despachos, nos seguintes regimes aduaneiros:

- a) Importação, incluindo importação temporária e reimportação — as mercadorias que entram nos portos procedentes do estrangeiro;
- b) Exportação, incluindo exportação temporária e reexportação — as mercadorias que saem dos portos com destino ao estrangeiro;
- c) Trânsito — as mercadorias procedentes do estrangeiro que entram nos portos e se destinam ao estrangeiro;
- d) Baldeação — as mercadorias procedentes do estrangeiro por via marítima e com destino ao estrangeiro pela mesma via;
- e) Circulação — as mercadorias sem despacho e sob guia de circulação que transitam entre os portos do continente, Açores e Madeira.

Artigo 40.º**Relação entre as autoridades portuária e aduaneira**

As autoridades portuária e aduaneira facultarão entre si o acesso a todos os elementos relacionados com as mercadorias, veículos e passageiros movimentados através da área de exploração portuária.

Artigo 41.º**Manifestos**

1 — Os agentes de navegação, ou os seus legítimos representantes, são obrigados a entregar, nos Serviços de Produção, cópias dos manifestos da carta a desembarcar e da embarcada, dos quais deverão constar o nome do navio e do seu comandante, a descrição completa das mercadorias, por portos de origem e destino, seus conhecimentos, números e pesos e ainda a qualidade e a quantidade das suas embalagens e outros elementos relacionados com as mesmas mercadorias, designadamente as suas classificações pelo código pautal do sistema harmonizado de designações e classificações de mercadorias (código NC) e pelo código IMO.

2 — As embarcações de arqueação bruta superior a 750 t, que entrem ou saiam do porto sem carga de qualquer natureza, estão obrigadas a entregar, nos mesmos termos do número anterior, cópias dos manifestos.

3 — A entrega dos manifestos nos Serviços de Produção será acompanhada de declaração do agente de navegação indicando a quantidade de páginas entregues, que deverão ser por si rubricadas, e o número de contramarca fiscal, competindo aos mesmos esclarecer e corrigir, em devido tempo, todas as divergências por eles verificadas ou encontradas pelos Serviços de Cais.

4 — Os manifestos de descarga e de carga serão entregues obrigatoriamente nos Serviços de Produção, respectivamente, antes do início das operações da descarga e até à largada do navio.

5 — As eventuais correcções a estes manifestos terão de ser entregues, nos Serviços de Produção, até às 17 horas do dia útil imediato ao termo das operações, e serão objecto de informação recíproca entre as autoridades portuária e aduaneira.

6 — Os manifestos das mercadorias desembarcadas ou embarcadas obedecerão aos seguintes requisitos:

- a) Tradução integral em português e de forma bem legível que deve acompanhar o original no caso de o manifesto estar em língua estrangeira, que será entregue até às 17 horas do dia útil imediato à atracação ou largada da embarcação, conforme se trate, respectivamente, de manifestos de descarga ou de carga;
- b) Indicação, em cada conhecimento, do operador ou operadores portuários responsáveis pela movimentação das mercadorias;
- c) Indicação dos pesos em unidades do sistema métrico ou convertidas nessas unidades;
- d) Exactidão das operações aritméticas;
- e) Ressalva das rectificações.

7 — Dos manifestos respeitantes a mercadorias contentorizadas deverão também constar os seguintes elementos:

- a) Tonelagem total da mercadoria a desembarcar e a embarcar;
- b) Tonelagem parcelar relativa a cada porto de embarque ou de destino;
- c) Taras dos contentores agrupados segundo as suas dimensões e por cada porto de embarque ou de destino;
- d) Taras dos contentores de dimensão inferior a 20' e peso da mercadoria por cada um, quando agrupados ou transportados em *flats* ou *half-bins*;
- e) Número de contentores descarregados e carregados, com excepção dos que, para facilidade das operações, necessitem de remoção a bordo ou para terra;
- f) Discriminação da carta por contentor e indicação dos pesos respectivos;
- g) Discriminação, por portos, dos contentores carregados e a descarregar fora das instalações portuárias;
- h) Indicação, de forma visível e sem intercalação de outras anotações, do peso referente aos volumes de cada conhecimento de desembarque.

8 — A transferência da mercadoria contentorizada de um para outro operador, quando da abertura de contentores, só será permitida se o operador inicial entregar, nos Serviços de Produção, e antes do início da operação, uma nota discriminativa de toda a mercadoria destinada a cada receptor, sendo suficiente a indicação escrita nos contentores a entregar e respectivas mercadorias no caso de unidades completas.

9 — Serão rejeitados os manifestos cujo preenchimento não obedeça às cláusulas previstas nos n.ºs 6 e 7, admitindo-se que a respectiva substituição se processe no prazo de 24 horas.

10 — O não cumprimento das disposições e prazos previstos nos números anteriores poderá levar os Serviços de Exploração a não permitir o início das operações ou a suspendê-las até que se cumpra o estabelecido.

11 — Os manifestos que respeitem a mercadorias em trânsito internacional não carecem de ser traduzidos se, de origem, vierem redigidos em inglês.

Artigo 42.º

Planos e listas de cargas

1 — A Administração poderá exigir aos operadores portuários a entrega dos planos de estiva ou desestiva das cargas, bem como listas das mercadorias a movimentar, dentro dos prazos que forem fixados.

2 — Para os navios de contentores será obrigatória a entrega, antes da chegada das embarcações, das listas de descarga e carga dos contentores a movimentar.

Artigo 43.º

Responsabilidade pelas mercadorias

1 — A Administração não é responsável, durante o período em que as mercadorias permaneçam nos portos, pelas avarias que as mercadorias sofram em resultado da sua própria natureza, do seu modo de acondicionamento e de embalagem, nem pelos roubos, sinistros e estragos causados por animais daninhos, nem por quaisquer outros prejuízos que nelas se verifiquem durante o seu manuseamento.

2 — A responsabilidade da Administração prevista no n.º 3 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, só se efectiva desde que verificadas as condições seguintes:

- a) Solicitação expressa do interessado;
- b) A mercadoria entregue seja sujeita a conferência conjunta com o agente da Administração, quer no acto de recepção, quer no acto de levantamento;
- c) A mercadoria seja depositada dentro do recinto portuário, em local a indicar pela Administração, e com débito do respectivo custo de movimentação, seguro, vigilância e armazenagem.

Artigo 44.º

Transferência de responsabilidades

1 — A responsabilidade pelas mercadorias depositadas nas instalações da Administração poderá ser transferida dos seus consignatários para terceiros.

2 — A transferência de responsabilidades pelas mercadorias depositadas só poderá ser concretizada quando a entidade por elas inicialmente responsável participar por escrito à Administração, esta der o seu consentimento à transferência e o novo responsável declarar, igualmente por escrito, que assume essa responsabilidade.

3 — A transferência de responsabilidade pelas mercadorias, ocorrida nos termos do número anterior, implica, por parte do primeiro consignatário, a liquidação das facturas da Administração referentes às despesas com a mercadoria até ao momento da sua transferência e, por parte do segundo, a responsabilidade pela liquidação das seguintes.

SECÇÃO II

Movimento de mercadorias

Artigo 45.º

Operações portuárias

1 — Todas as operações inerentes às mercadorias, que se realizem através das zonas portuárias e sejam efectuadas pelas entidades legalmente autorizadas para o efeito, são designadas por operações portuárias, quer sejam executadas nos navios ou em terra.

2 — Para efeitos do presente Regulamento, consideram-se operações portuárias todas as que requeiram as mercadorias desembarcadas ou para embarque directamente destinadas ou provenientes de transporte marítimo relativas à estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação em cais, terraplenos ou armazéns, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenagem e entrega, bem como as operações complementares, designadamente as de superintendência de cargas, dentro da zona portuária.

3 — As operações portuárias respeitantes à movimentação das cargas através das zonas terrestres do porto, desde a sua entrada até à sua saída, denominam-se operações de tráfego, podendo constituir as seguintes modalidades:

- a) Directo — quando a mercadoria passa directamente do navio para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- b) Semidirecto — quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais e, de seguida, carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto ou vice-versa;
- c) Indirecto — quando a mercadoria é descarregada do navio para o cais, arrumada e posteriormente carregada para o meio de transporte que a conduz para o exterior do porto e vice-versa.

Artigo 46.º

Determinação da modalidade de tráfego

No exercício da sua competência de coordenação, a Administração poderá determinar, para qualquer tipo de mercadorias, que o seu tráfego se efectue em qualquer das modalidades previstas neste Regulamento.

Artigo 47.º

Precauções na movimentação das mercadorias

1 — As mercadorias deverão ser manipuladas com os meios e cuidados adequados, evitando-se quaisquer avarias, perdas ou danos.

2 — Quando as cargas a movimentarem constarem de mercadorias que produzam exsudações capazes de afectarem outras, de produtos químicos ou de cargas que devam ser preservadas de quaisquer impurezas durante a sua estadia no porto, o operador responsável pela sua movimentação deverá tomar as precauções especiais que, para cada caso, forem exigíveis.

3 — Deverá ser evitado que se produzam danos nos pavimentos dos cais, dos terraplenos, armazéns e noutras obras e instalações portuárias.

4 — Deverão ser tomadas as precauções necessárias para que não se verifiquem quedas ou derrames de mercadorias durante a sua manipulação e transporte.

5 — Será proibido acender fogo que possa causar incêndio nas instalações portuárias e nas mercadorias, sendo interdito fumar ou foguear no interior dos armazéns ou na proximidade de mercadorias combustíveis, ou de fácil combustão, tais como algodão, sisal e pasta de papel, entre outras.

6 — A movimentação de mercadorias perigosas, como explosivos, inflamáveis tóxicos e outros, só será permitida nas condições estabelecidas para esse fim nos regulamentos internos e nacionais em vigor e de acordo com a autoridade marítima, devendo as empresas responsáveis, sempre que tenham que movimentar estas mercadorias, dar prévio conhecimento aos Serviços de Produção.

Artigo 48.º

Rendimento das operações

1 — A Administração, tendo em consideração o programa das operações referido no artigo 27.º, a natureza das mercadorias e as características das embarcações, dos cais onde acostem e do equipamento a utilizar, pode estabelecer, de acordo com os operadores portuários, rendimentos mínimos a atingir na realização das operações portuárias de embarque ou desembarque.

2 — Quando não forem observados os rendimentos mínimos referidos no número anterior, a Administração poderá determinar a suspensão das operações, retirando o equipamento e o seu pessoal nelas utilizado, ou ordenar a desacostagem das embarcações.

3 — A aplicação do disposto no número anterior dá lugar, conforme os casos, à apresentação de outro programa de operações e de nova requisição de serviços, quando estiverem sanadas as causas que deram origem à não observância do rendimento mínimo, ou a novo pedido de acostagem quanto tiver sido ordenada a desacostagem da embarcação em causa.

4 — Os encargos resultantes do disposto nos números anteriores são da responsabilidade dos operadores portuários a que tenha sido cometida a realização das correspondentes operações.

SECÇÃO III

Armazenagem

Artigo 49.º

Armazenagem de mercadorias

1 — Considera-se armazenagem o estacionamento das mercadorias nos recintos dos portos, quer nos cais, terraplenos, armazéns ou telheiros, quer sobre os veículos ou vagões que as transportam, mediante preenchimento do boletim de armazenagem de mercadoria.

2 — As mercadorias descarregadas ou a carregar poderão ser depositadas nos armazéns ou terraplenos da Administração para esse fim destinados, mediante prévia autorização dos Serviços de Cais, que determinarão o local onde podem ser depositadas.

3 — A armazenagem considera-se:

- a) A coberto — quando as mercadorias são recolhidas em armazéns, telheiros ou quaisquer recintos devidamente resguardados dos agentes atmosféricos;
- b) A descoberto — nas restantes situações.

Artigo 50.º

Proibição de armazenagem nas zonas de trabalho ou de trânsito

1 — As mercadorias desembarcadas ou a embarcar não podem permanecer nas zonas de trabalho ou de trânsito para além dos perio-

dos de serviço dos navios, devendo ser obrigatoriamente colocadas, pelos responsáveis, nas zonas de armazenagem que lhes forem destinadas.

2 — A Administração poderá autorizar que determinadas mercadorias possam permanecer junto aos navios durante o tempo em que os mesmos se mantenham atracados no respectivo porto e desde que a permanência dessas mercadorias não provoque prejuízos a terceiros.

Artigo 51.º

Armazenagem de mercadorias perigosas

1 — É proibida a armazenagem de mercadorias ou materiais explosivos nos recintos portuários.

2 — Em casos excepcionais devidamente justificados, e se se encontrarem reunidas todas as condições dos normativos legais de segurança física, a Administração poderá autorizar a armazenagem das mercadorias ou materiais a que se refere o número anterior, fazendo depender essa autorização da obrigatoriedade de vigilância directa e permanente a prestar pelo interessado, da sinalização apropriada do local de depósito, da presença de bombeiros dotados de meios adequados de segurança, da prestação de garantia de responsabilidade civil por danos pessoais ou materiais decorrentes de eventuais deflagrações e ainda de outras medidas que forem julgadas indispensáveis.

3 — A armazenagem de mercadorias inflamáveis, combustíveis, oxidantes e outras também consideradas perigosas será permitida, desde que sejam respeitadas as normas regulamentares em vigor, podendo os Serviços de Produção determinar a adopção de medidas especiais, quando as circunstâncias o aconselharem.

4 — A Administração poderá impedir a armazenagem, nos seus recintos, de quaisquer mercadorias consideradas nocivas, exigir a respectiva remoção para outros locais ou ordenar a sua saída.

Artigo 52.º

Sobrecargas das mercadorias sobre os cais e terraplenos

A carga admissível sobre os cais e terraplenos não poderá exceder os limites estabelecidos pela Administração, tendo em conta a natureza das estruturas e as condições locais.

Artigo 53.º

Normas para a armazenagem das mercadorias

1 — As entidades autorizadas a efectuar a armazenagem das mercadorias são responsáveis pela tomada de medidas de segurança para o pessoal, mercadorias, equipamento e instalações.

2 — A armazenagem de mercadorias deverá permitir um bom aproveitamento das instalações, ocupando o mínimo espaço possível em superfície e altura.

3 — Os Serviços de Cais poderão suspender ou alterar os trabalhos de armazenagem de mercadorias, sempre que não sejam respeitados os princípios estabelecidos nos números anteriores ou quando não forem observadas normas existentes sobre tal matéria.

4 — Serão da responsabilidade dos operadores portuários os danos provocados pela inobservância das normas estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 54.º

Remoção de mercadorias e equipamento

1 — Os Serviços de Produção poderão mandar remover as mercadorias ou equipamentos depositados, estacionados ou abandonados nos seus cais, armazéns e terraplenos, sempre que as circunstâncias o exigirem.

2 — Quando as entidades responsáveis pelas mercadorias não procederem à respectiva remoção, nos prazos que lhes forem estabelecidos, a desocupação dos cais, armazéns e terraplenos poderá ser feita pelos Serviços de Produção, por conta e risco daquelas entidades e sem direito a indemnização.

3 — Sempre que a Administração for obrigada a efectuar a remoção de bens abandonados, poderá apropriar-se deles, nos termos gerais do direito, e proceder à sua venda.

CAPÍTULO IV

SECÇÃO I

Disposições comuns

Artigo 55.º

Equipamento

Considera-se equipamento qualquer máquina, aparelho, instrumento, utensílio, ferramenta e outros meios que se destinem à realização ou participação nos diversos trabalhos de exploração portuária, quer servindo para a efectivação directa de cada operação, quer fazendo parte do conjunto de meios nela utilizados.

Artigo 56.º

Aluguer de equipamento

Considera-se aluguer de equipamento a cessão temporária do equipamento portuário aos utentes dos portos e que não esteja contemplado na prestação de serviço.

Artigo 57.º

Requisição de equipamento

Todo o equipamento utilizado nos trabalhos de exploração portuária será previamente requisitado, em impresso próprio, aos Serviços de Produção, obedecendo às normas e respeitando os prazos por estes estabelecidos.

Artigo 58.º

Prioridade na distribuição do equipamento

1 — As operações de descarga e carga dos navios têm sempre prioridade sobre todas as outras, para efeitos de cedência e utilização do equipamento disponível da Administração.

2 — A distribuição do equipamento pelos requisitantes é da exclusiva competência dos Serviços de Produção, cabendo-lhe, de igual modo, se se verificar a sua insuficiência, proceder ao seu rateio pela forma julgada mais justa, tendo em vista os superiores interesses do porto.

Artigo 59.º

Utilização do equipamento da Administração

É obrigatório o uso do equipamento de movimentação vertical pertencente à Administração, sempre que esta o tenha disponível e seja adequado para a movimentação das mercadorias.

Artigo 60.º

Utilização de equipamento estranho à Administração

1 — Quando a Administração não dispuser de equipamento de movimentação vertical suficiente ou adequado para a realização das operações, poderá autorizar os utentes a utilizar outro equipamento.

2 — O equipamento estranho à Administração, utilizado nos termos do número anterior, deverá reunir perfeitas condições de segurança e de conservação e ser utilizado de forma racional, devendo ser assinalada a capacidade máxima de carga ou, na ausência deste indicativo, e antes de iniciadas as operações, devendo o utente informar os Serviços de Exploração das características do equipamento a utilizar.

3 — O equipamento considerado pela Administração em mau estado de conservação ou de segurança deve ser retirado.

4 — Sempre que a Administração considere que há utilização inapropriada, deficiente ou insuficiente do equipamento devem cessar as operações.

5 — Os acidentes e outras ocorrências, consequência de avaria ou mau estado do equipamento, ou do seu uso indevido, são imputáveis aos responsáveis pela sua utilização.

Artigo 61.º

Normas de utilização do equipamento da Administração

1 — A capacidade máxima de carga do equipamento é a que estiver assinalada em cada unidade ou, na falta desta referência, aquela que a Administração tiver atribuído a cada uma delas.

2 — Os utentes são obrigados a informar previamente os Serviços de Produção das cargas cujo peso unitário ultrapasse a capacidade máxima do equipamento requisitado e que, por isso, careçam da utilização de unidades de maior capacidade.

3 — Poderão os Serviços de Cais determinar a pesagem das cargas sem peso declarado, quando se presume que excedam a capacidade máxima do equipamento requisitado ou utilizado na sua movimentação, sendo as operações de pesagem encargo do utente.

4 — A utilização indevida do equipamento da Administração na movimentação de cargas cujo peso exceda a capacidade máxima do equipamento requisitado, e desde que não tenham sido declarados os pesos exactos das cargas a movimentar, implica a responsabilização do utente pelos prejuízos ou danos daí resultantes.

Artigo 62.º

Danos resultantes da agressividade ou insuficiência de embalagem das mercadorias

Os danos causados pelas mercadorias que a Administração movimentar com o seu equipamento, desde que resultem da agressividade da própria mercadoria ou da deficiência de embalagem ou acondicionamento das mesmas, serão responsabilidade do operador portuário, sem prejuízo do direito de regresso.

Artigo 63.º

Responsabilidade por avarias ou roturas fortuitas

A Administração não é responsável pelos danos ou prejuízos resultantes da paralisação dos serviços por avarias ou roturas fortuitas que tenham lugar durante a prestação dos serviços.

SECÇÃO II

Equipamento de movimentação vertical

Artigo 64.º

Normas de utilização dos guindastes

1 — Todas as cargas serão levantadas sempre na vertical da extremidade da lança, não sendo permitido o uso dos guindastes para remover cargas a distâncias superiores à do alcance do guindaste.

2 — Só será permitido auxiliar qualquer guindaste na movimentação de uma carga utilizando outro guindaste da Administração, sendo interdito o uso de paus de carga ou outros meios para esse fim.

3 — A movimentação de cargas com dois guindastes trabalhando em conjunto só será efectuada com a autorização expressa, e sob a orientação, dos Serviços de Produção, em resultado do estudo das condições de trabalho e da definição do limite do peso de carga a movimentar.

Artigo 65.º

Suspensão dos serviços de guindagem

Sempre que os Serviços de Cais reconheçam haver perigo ou inconveniência em continuar o trabalho nas condições em que está a ser realizado, ou quando se verificar desrespeito pelo estabelecido neste Regulamento, poderão suspender as operações até que deixem de existir as causas que originaram tal decisão.

Artigo 66.º

Prestação de serviços fora da área de exploração portuária

Em casos excepcionais, a Administração poderá prestar serviços fora da área de exploração portuária, e com o seu equipamento próprio, nas condições permitidas por lei.

SECÇÃO III

Transportes ferroviários

Artigo 67.º

Tração

1 — A tração de vagões e a utilização de vias férreas dos portos são, normalmente, realizadas pelos serviços portuários, em conformidade com a respectiva regulamentação.

2 — Pode a Administração, quando o reconhecer conveniente, autorizar que as operações referidas no n.º 1 sejam executadas por outras entidades, em condições a acordar entre as partes interessadas.

Artigo 68.º

Vias férreas

As vias férreas, bem como as áreas compreendidas nos respectivos gabaritos deverão manter-se desimpedidas, permitindo a livre circulação das locomotivas e dos vagões por eles rebocados.

2 — Sobre as vias férreas existentes nas zonas de trabalho dos cais serão permitidas operações de descarga e carga de mercadoria, não podendo, no entanto, tais operações impedir ou dificultar a sua utilização quando necessária.

SECÇÃO IV

Balanças e básculas

Artigo 69.º

Pesagens

1 — A pesagem efectuada em básculas será registada em cartão próprio, do qual será fornecido ao requisitante um exemplar.

2 — A Administração poderá obrigar a pesagem, nas suas básculas, das mercadorias ou outras cargas, sempre que o julgue conveniente, e a expensas dos seus donos ou mandatários.

Artigo 70.º

Normas de utilização das básculas

1 — A entrada e saída de veículos na plataforma das básculas deve fazer-se a velocidade moderada e sem travagens bruscas.

2 — O veículo destinado à pesagem deve ficar em posição centrada relativamente à plataforma da báscula.

3 — Não é permitida a entrada e estacionamento de veículos e cargas na plataforma da báscula com pesos superiores à capacidade máxima da mesma.

Artigo 71.º

Congestionamento do serviço de pesagens

1 — Quando, na execução de pesagens impostas pela Administração, se verifique congestionamento no serviço de pesagens de uma báscula e não possa, ou não deva, desviar-se tal serviço para outra báscula portuária, poderá ser autorizada a pesagem fora dos recintos do porto.

2 — Nos casos referidos no número anterior, torna-se obrigatório que o utente forneça aos Serviços de Cais, no decurso ou fim do serviço, certificados dos pesos, dos quais constem a matrícula, a tara, o peso bruto e o peso líquido dos veículos pesados.

3 — Sempre que se verifiquem as condições previstas no n.º 1, poderá ser ordenada a execução de pesagens por amostragem, para efeitos de conferência, sendo estas operações encargo do utente.

CAPÍTULO V

Vigilância e policiamento

Artigo 72.º

Vigilância

1 — A Administração promoverá as condições necessárias à vigilância e policiamento da área de jurisdição portuária, nos termos de

regulamento próprio, a aprovar pela Administração, após prévia audição das autoridades aduaneira, marítima e policial.

2 — Os agentes encarregues da vigilância e policiamento são, no desempenho das suas funções, equiparados aos agentes da autoridade ou força pública, podendo solicitar, sempre que as circunstâncias o imponham, o auxílio de outras autoridades.

3 — Os agentes encarregues da vigilância ou policiamento, ou os que realizem outros serviços na exploração portuária, usarão fardamento especial ou *crachat* da Administração para sua identificação.

CAPÍTULO VI

Interesse portuário

Artigo 73.º

Noção

1 — Para efeitos de aplicação do presente Regulamento e de eventuais normativos em que a APSS seja parte interessada, entende-se por interesse portuário um conjunto de valores que devem ser prosseguidos pela autoridade portuária na defesa do interesse público, designadamente:

- a) Garantia da segurança e conservação das infra-estruturas, instalações, edificações e equipamento portuários;
- b) Salvaguarda de bens e do meio ambiente das zonas flúvio-marítimas e terrestres sob sua jurisdição;
- c) Protecção dos legítimos interesses da comunidade portuária;
- d) Optimização e racionalização da exploração económica e do desenvolvimento dos portos de Setúbal e Sesimbra.

2 — A aplicação das normas contidas no presente Regulamento e em regulamentação complementar poderá ser prejudicada sempre que o interesse portuário o justifique e seja invocado pela autoridade portuária.

CAPÍTULO VII

Disposições diversas

SECÇÃO I

Fornecimentos

Artigo 74.º

Noção

Considera-se fornecimento a cedência de bens de consumo e mão-de-obra.

Artigo 75.º

Fornecimento de água

1 — O fornecimento de água às instalações existentes dentro da área de exploração portuária será efectuado pela Administração.

2 — O fornecimento de água às embarcações que demandam os portos será efectuado pela Administração.

3 — Em casos especiais, poderá a Administração autorizar que o fornecimento de água às embarcações seja efectuado por outras entidades.

Artigo 76.º

Fornecimento de energia eléctrica

1 — A Administração poderá fornecer energia eléctrica às instalações terrestres localizadas dentro da área dos portos.

2 — Quando as circunstâncias o permitam, poderá a Administração fornecer, para bordo das embarcações, energia eléctrica para iluminação ou força motriz.

3 — Os fornecimentos de energia eléctrica referidos nos números anteriores serão condicionados à apresentação, por parte do requisitante da documentação exigida pela Administração.

Artigo 77.º

Fornecimento de mão-de-obra

A Administração poderá fornecer mão-de-obra aos utentes, mediante requisição, nas condições estabelecidas no Regulamento de Tarifas.

SECÇÃO II

Aluguer de materiais

Artigo 78.º

Aluguer de equipamentos, materiais e aparelhos diversos

A Administração poderá alugar contadores e outros materiais ou aparelhos diversos, não incluindo, para a sua utilização, nem pessoal nem energia.

Artigo 79.º

Instalações de telefones a bordo

1 — A Administração poderá instalar telefones a bordo das embarcações atracadas, desde que disponha de equipamento adequado para esse feito, bem como de tomadas de ligação à rede geral, sendo responsável do requisitante os encargos inerentes à sua instalação e utilização.

2 — A Administração poderá ainda autorizar que a instalação de telefones a bordo das embarcações seja efectuada por outras entidades.

SECÇÃO III

Ocupações e licenças

Artigo 80.º

Ocupações

Considera-se ocupação a utilização temporária de edificações da Administração ou de terrenos sob a sua jurisdição.

Artigo 81.º

Licenças

Considera-se licença a autorização concedida pela Administração para a realização de obras, ocupações e exercício de actividades comerciais ou industriais, incluindo a publicidade.

Artigo 82.º

Ajuste

Os terrenos e edifícios poderão ser concedidos por ajuste, sempre que a duração da ocupação e ou a sua natureza e finalidade seja conveniente para a exploração portuária.

Artigo 83.º

Pluralidade de pretendentes

Sempre que haja mais de um pretendente, os terrenos e edifícios afectos à exploração portuária serão adjudicados em hasta pública.

Artigo 84.º

Imposições

As licenças estabelecerão as condições específicas a observar pelos requerentes por razões de segurança ou de exploração económica dos portos.

SECÇÃO IV

Acesso, circulação e estacionamento nas zonas portuárias

Artigo 85.º

Acesso de pessoas e veículos

1 — O acesso de pessoas e veículos aos recintos portuários será regulamentado pela Administração, que poderá condicionar essa entrada ao pagamento de taxas de portagem.

2 — Compete à Administração conceder as autorizações necessárias para o acesso de pessoas e veículos que, por razões das suas funções ou serviços, tenham de exercer a sua actividade nos recintos portuários.

3 — Todas as pessoas ou condutores de veículos que possuam livre acesso, emitido pela Administração, deverão exibi-lo à entrada dos recintos portuários.

4 — O não cumprimento do estabelecido no número anterior retira-lhes as prerrogativas que os referidos documentos lhes conferem.

Artigo 86.º

Circulação e estacionamento

1 — Dentro dos recintos dos portos, a Administração estabelecerá e fará cumprir as normas sobre circulação e estacionamento de veículos utilizados ou não nos serviços portuários, definirá as diferentes áreas de exploração, incluindo as destinadas a circulação e estacionamento e sinalizá-las-á de forma conveniente, de acordo com os condicionamentos do trabalho dos portos.

2 — Quando circunstâncias especiais o determinarem, a Administração poderá alterar ou substituir as regras sobre circulação e estacionamento constantes do presente Regulamento ou outras que venham a ser aprovadas.

3 — Em tudo o que não estiver regulamentado pela Administração aplicar-se-á o disposto no Código da Estrada.

Artigo 87.º

Condicionamento à circulação

1 — As pessoas e veículos autorizados a entrar nos recintos portuários deverão dirigir-se apenas para os locais a que se destinam, acatar as instruções e indicações que lhes forem transmitidas pelos agentes da Administração devidamente identificados e respeitar a sinalização existente e as regras de circulação e estacionamento estabelecidas.

2 — Os agentes da Administração, dentro dos recintos dos portos, e desde que devidamente identificados, poderão proceder à identificação de pessoas ou veículos, ou determinar a sua retirada para outros locais, de acordo com a conveniência do serviço.

3 — Os agentes da Administração, desde que devidamente identificados, determinarão a saída dos recintos portuários das pessoas ou veículos que nelas entrem indevidamente, que perturbem a ordem, que não acatem as suas instruções, que se intrometam abusivamente nos serviços dos portos ou ainda que desobedeçam deliberadamente às leis e regulamentos em vigor.

4 — Nos casos referidos no número anterior, a Administração interditará a entrada nos recintos dos portos aos transgressores, nos termos estabelecidos no presente regulamento, sem prejuízo de procedimento disciplinar ou criminal a que haja lugar.

Artigo 88.º

Proibição da circulação de veículos

1 — É proibido o acesso de veículos às zonas de trabalho excepto a:

- Veículos utilizados no transporte de mercadorias descarregadas ou a carregar de ou para navios atracados;
- Veículos que transportem materiais de consumo para bordo;
- Veículos da Administração;
- Veículos oficiais que transportem entidades de organismos com jurisdição nos portos;
- Veículos que sejam autorizados pelos Serviços de Cais, como ambulâncias, prontos-socorros e outros.

2 — Com vista ao rendimento, segurança e eficácia dos trabalhos portuários, poderão os Serviços de Cais proibir ou condicionar, por meio de sinalização ou dos seus agentes, o acesso a quaisquer zonas de trabalho dos veículos autorizados a circular nessas zonas, ao abrigo do número anterior.

3 — O trânsito dos veículos não discriminados no n.º 1 deste artigo é permitido apenas nas faixas de circulação rodoviária.

4 — Poderão também os Serviços de Cais proibir, ou condicionar temporariamente, a circulação de veículos nas faixas de circulação rodoviária referidas no número anterior, quando as condições dos serviços assim o imponham.

Artigo 89.º

Proibição de estacionamento de veículos

1 — É proibido o estacionamento de qualquer veículo:

- Nas zonas de depósito ou de armazenagem de mercadorias, devidamente demarcadas, salvo quando se trate de veículos utilizados no transporte de mercadorias existentes ou a colocar nas referidas zonas;
- Nas zonas de trânsito, desde que desse estacionamento possam advir perturbações para o normal funcionamento dos trabalhos portuários;
- Nas zonas de trabalho, mesmo para os veículos que a elas têm acesso, quando aí permaneçam para além do tempo indispensável ou perturbem o bom andamento das operações;
- Nos parques de estacionamento limitado desde que violem as indicações dos respectivos sinais;
- Em qualquer área previamente sinalizada para o efeito.

2 — O estacionamento de veículos não utilizados na exploração portuária será apenas permitido nos parques demarcados e noutras áreas expressamente autorizadas pelos Serviços de Cais.

Artigo 90.º

Circulação nas vias férreas

Nas zona portuárias, as vias férreas são consideradas, para todos os efeitos, como passagens de nível sem guarda.

Artigo 91.º

Velocidade permitida dentro dos recintos dos portos

A velocidade máxima permitida aos veículos ou máquinas que transitarem dentro dos recintos dos portos é de 30 km/hora, sem prejuízo de limite inferior que se encontre localmente assinalado.

SECÇÃO V

Passageiros

Artigo 92.º

Lista de passageiros

Antes da largada de qualquer navio que transporte passageiros, o respectivo agente de navegação entregará, nos Serviços de Cais onde a embarcação se encontrar atracada, a lista dos passageiros em trânsito, desembarcados e embarcados.

Portaria n.º 205/91

de 13 de Março

A aprovação do novo regime jurídico da operação portuária através do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, implica a necessidade de publicar os regulamentos de exploração de cada porto.

Tendo sido ouvidos os trabalhadores e operadores portuários através das suas organizações representativas no porto de Sines:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos do disposto no artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 151/90, de 15 de Maio, aprovar o Regulamento de Exploração do Porto de Sines, anexo a esta portaria e que dela faz parte integrante.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Janeiro de 1991.

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Regulamento de Exploração do Porto de Sines

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O Regulamento de Exploração estabelece as normas de funcionamento e exploração económica do porto de Sines, aplicando-se em toda a área de jurisdição da Administração do Porto de Sines, doravante também designada por APS, Administração ou autoridade portuária.

Artigo 2.º

Competência

Na sua área de jurisdição, a APS tem competência para, nomeadamente:

- Exercer ou autorizar o exercício de actividades comerciais ou de serviços;
- Dirigir e coordenar a utilização dos diversos postos de acostagem;
- Prestar serviços de reboque a manobras de embarcações e eventuais serviços de assistência;
- Licenciar, coordenar e fiscalizar a actividade dos operadores portuários e agentes de navegação;
- Zelar pelo cumprimento da lei em vigor e aplicar as sanções nela previstas.

Artigo 3.º

Exclusivo

Na área de jurisdição da APS, o exercício da actividade comercial só pode ser efectuado pela administração portuária ou por empresas por ela licenciadas ou concessionadas.

Artigo 4.º

Prestação de serviços

É obrigatória a requisição prévia da prestação de serviços e da utilização do equipamento e instalações, pelos utentes, pela forma que estiver estabelecida.

Artigo 5.º

Segurança

Todas as entidades, ou os seus agentes, enquanto permanecerem na sua área de jurisdição, são obrigadas a cumprir as normas de segurança da APS e o estabelecido nos editais da Capitania do Porto de Sines.